

[Dohmann]

vogne, anhængere m.m. og almindelige motorkøretøjer nu er blevet reduceret til kun 10 km i timen, hvilket utvivlsomt vil medføre lange og hasarderede overhalinger, såfremt de nye regler skal overholdes?»

(Spm. nr. 721).

#### Begrundelse.

Der henvises til det dekret vedrørende hastighedsgrænser, der egenrådigt er fastsat af handelsministeren, hvis synspunkter på energiområdet er lige så sagligt velunderbyggede som ayatollah Khomeinis syn på iranske kvinders pligt til bære slør.

*Besvarelse 22/3 79):*

**Justitsministeren (Nathalie Lind):**

Det er justitsministeriets opfattelse, at indførelsen af de nye hastighedsgrænser ikke vil medføre en større risiko for færdselsulykker.

Hvad specielt angår det forhold, at forskellen uden for tættere bebygget område mellem den højest tilladte hastighed for lette og tunge køretøjer er ophævet for bussers vedkommende og reduceret til 10 km i timen for de øvrige tunge køretøjer, skulle dette efter de foreliggende undersøgelser ikke medføre flere trafikuheld. Dette hænger sammen med, at jo mindre hastighedernes gennemsnitlige afvigelse fra middelhastigheden (spredningen) er, jo mere støt og jævnt afvikles trafikken, gennem færre overhalinger og dermed færre konfliktmuligheder.

Bl. a. en amerikansk undersøgelse har således påvist, at det er farligt at køre betydelig hurtigere end gennemsnittet, men også farligt at køre betydelig langsommere. Risikoen for trafikuheld er mindst for de køretøjer, der kører med en hastighed, der ligger omkring middelhastigheden. Undersøgelsen konkluderer, at kan man skære de høje og de lave hastigheder bort, altså mindske hastighedernes spredning, får man et mindre risikobetonet trafikbillede.

Justitsministeriet skal i øvrigt erindre om bestemmelserne i færdselslovens § 21, stk. 2, § 22, stk. 2, og § 15, stk. 3, 2. pkt., vedrørende de kørendes forpligtelser ved overhaling.

Til *handelsministeren (15/3 79) af:*

**Kjærulff-Schmidt (FP):**

»Hvilke ekspertundersøgelser ligger til grund for handelsministerens beslutning om nedsættelse af hastighedsgrænserne?»

(Spm. nr. 722).

#### Begrundelse.

Der er rejst velunderbygget kritik mod den af handelsministeren dekretede nedsættelse af hastighedsgrænserne, og det synes af kritikken at fremgå, at en række af hinanden uafhængige undersøgelser klart viser, at der ikke opnås nogen som helst reel energibesparelse.

Heroverfor står handelsministerens helt løse påstande om besparelser i benzinforbruget.

Da ministeren ikke har villet udsætte ikrafttrædelsen for de nye hastighedsregler, er det på høje tid, at ministeren nu omgående offentliggør de ekspertundersøgelser, talmateriale m. v., der ligger til grund for denne restriktion.

*Besvarelse (21/3 79):*

**Handelsministeren (Arne Christiansen):**

Jeg kan oplyse, at beregningerne over energibesparelserne ved en nedsættelse af hastighedsgrænserne på motorveje og landeveje bl. a. baserer sig på undersøgelser gennemført af laboratoriet for energiteknik, Danmarks tekniske højskole, Akademiet for de tekniske Videnskabers trafikforskningsgruppe og vejdirektoratet. Jeg skal i øvrigt henvise til min besvarelse af spørgsmål nr. 51 (Alm. del - bilag 45) fra folketingets energipolitiske udvalg.

Til *miljøministeren (16/3 79) af:*

**Pilgaard Andersen (FP):**

»Hvilken lovhjælp har ministeren i forbindelse med lov om råstoffer til at udstede en bekendtgørelse, der påbyder, at det skal være en autoriseret/registreret revisor, der skal godkende regnskaberne, der danner basis for beregningen af råstofafgiften?»

(Spm. nr. 730).

#### Begrundelse.

Der henvises til bekendtgørelse om afgift af råstoffer nr. 364 af 17. juli 1978, § 9, stk. 2.